

**PRIORITY  
DOCUMENT**  
SUBMITTED OR TRANSMITTED IN  
COMPLIANCE WITH RULE 17.1(a) OR (b)



**ÖSTERREICHISCHES PATENTAMT**

A-1200 Wien, Dresdner Straße 87

REC'D 18 DEC 2003

WIPO

PCT

Kanzleigebühr € 12,00  
Schriftengebühr € 52,00

Aktenzeichen **GM 764/2002**

Das Österreichische Patentamt bestätigt, dass

**die Firma MAGNA STEYR Powertrain AG & Co KG  
in A-8041 Graz, Liebenauer Hauptstrasse 317  
(Steiermark),**

am **12. November 2002** eine Gebrauchsmusteranmeldung betreffend

**"Ausgleichswelle für Hubkolbenmaschinen",**

überreicht hat und dass die beigeheftete Beschreibung samt Zeichnungen mit der ursprünglichen, zugleich mit dieser Gebrauchsmusteranmeldung überreichten Beschreibung samt Zeichnungen übereinstimmt.

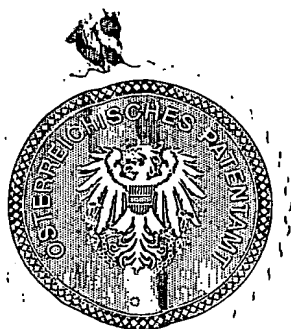
Es wurde beantragt, Ing. Christian FRIEDRICH in Graz (Steiermark), als Erfinder zu nennen.

Österreichisches Patentamt  
Wien, am 27. November 2003

Der Präsident:

i. A.

**BEST AVAILABLE COPY**



**HRNCIR**  
Fachoberinspektor

## AUSGLEICHSWELLE FÜR HUBKOLBENMASCHINEN

Die Erfindung betrifft eine Ausgleichswelle für Hubkolbenmaschinen mit mindestens einem Ausgleichsgewicht mit exzentrischem Schwerpunkt. Bei modernen Verbrennungskraftmaschinen werden zur Verminderung von Schwingungen und Laufgeräuschen Ausgleichswellen verwendet. Deren Wirkung und Erfolg ist aber nur dann zufriedenstellend, wenn die Ausgleichswelleneinheit selbst auch ruhig und schwingungsfrei läuft.

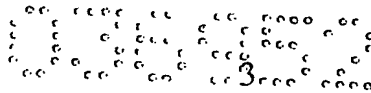
Schwingungen der Ausgleichswelleneinheit können angeregt werden durch die bewegten Massen des Motors und durch dessen Drehungleichförmigkeit. Letztere sind wegen der Spiele in deren Antrieb und dem kleinen über diesen übertragenen Drehmoment eine besonders schwer beherrschbare Geräuschquelle, ausserdem wird durch die Drehungleichförmigkeit auf die Zähne eine grosse Belastung mit wechselndem Vorzeichen ausgeübt. Eine Minimierung der Zahnspiele ist wegen der auftretenden Temperaturdifferenzen problematisch und verteuert die Fertigung ausserordentlich.

Es ist bekannt, das Antriebszahnrad auf der Kurbelwelle des Motors mit einer elastischen Verbindung zwischen Zahnkranz und Radkörper zu versehen, etwa aus der US 3,667,317, doch lässt diese Entkoppelung von der Erregung durch die Kurbelwelle den Massen der ganzen Ausgleichswelleneinheit die Freiheit zu schwingen.

Es ist daher Aufgabe der Erfindung, bei geringsten Herstellungskosten (einfache Montage inbegriffen) eine wirksame Geräuschreduktion einer Ausgleichswelleneinheit zu erzielen. Erfindungsgemäß wird das dadurch erreicht, dass das Ausgleichsgewicht drehelastisch mit der Ausgleichswelle verbunden ist. So sind nur mehr die Ausgleichsmassen selbst frei zu schwingen, dadurch Verringerung der Zahneintrittsstöße an den Antriebszahnradern und ruhigerer Lauf.

Die drehelastische Verbindung kann auf verschiedene Weise hergestellt werden. Im einfachsten Fall ist zwischen dem Ausgleichsgewicht und der Ausgleichswelle eine elastische Büchse vorgesehen. Die Elastizität der Büchse ist vorwiegend in Schubrichtung erwünscht, weniger in Druckrichtung. So ist die Aufgabe mit sehr einfachen Mitteln, und ohne den Zusammenbau der Ausgleichswelleneinheit zu erschweren, gelöst.

In einer bevorzugten Ausführungsform der Ausgleichswelleneinheit umgibt das Ausgleichsgewicht die Ausgleichswelle mit ihren Randzonen (wie in der WO 01/29447 A1 beschrieben) und ist in Längsrichtung dazwischen ein Fenster gebildet, in dem ein elastisches Element vorgesehen ist, das sich in Umfangsrichtung auf der Ausgleichswelle abstützt. So ist die Verbindung in Umfangsrichtung weich und in radialer Richtung hart, was wegen der Unwucht erwünscht ist. Ausserdem lässt das Fenster nebst den sonstigen Vorteilen genug Raum für eine Feder-Dämpfereinheit, oder



für ein elastisches Element aus Kunststoff. Letzteres macht es möglich, ein Ausgleichsgewicht mit geschlossener zylindrischer Kontur auszuführen, was dessen Plattschverlustrate minimiert.

In einer besonders guten Weiterbildung besteht das elastische Element aus einem Kunststoff von in Umfangsrichtung abgestufter Elastizität, wobei der harte Mittelteil eine in Umfangsrichtung feste Verbindung mit der Ausgleichswelle aufweist. Damit wird zunächst eine progressive Federkennung erreicht, was zum einen freies Ausschlagen erlaubt, zum anderen aber doch den Ausschlag begrenzt.

In einer vorteilhaften Ausführungsform ist der Kunststoffteil durch Spritzen hergestellt, wobei die Verbindung mit der Ausgleichswelle aus einer in eine Querbohrung der Welle ragenden mitgespritzten Wurzel besteht. Das ermöglicht einfache Herstellung und schnelle Montage des Kunststoffteiles im Ausgleichsgewicht. Dazu kann die Wurzel eine metallische Verstärkung enthalten.

Im Folgenden wird die Erfindung anhand von Abbildungen beschrieben und erläutert. Es stellen dar:

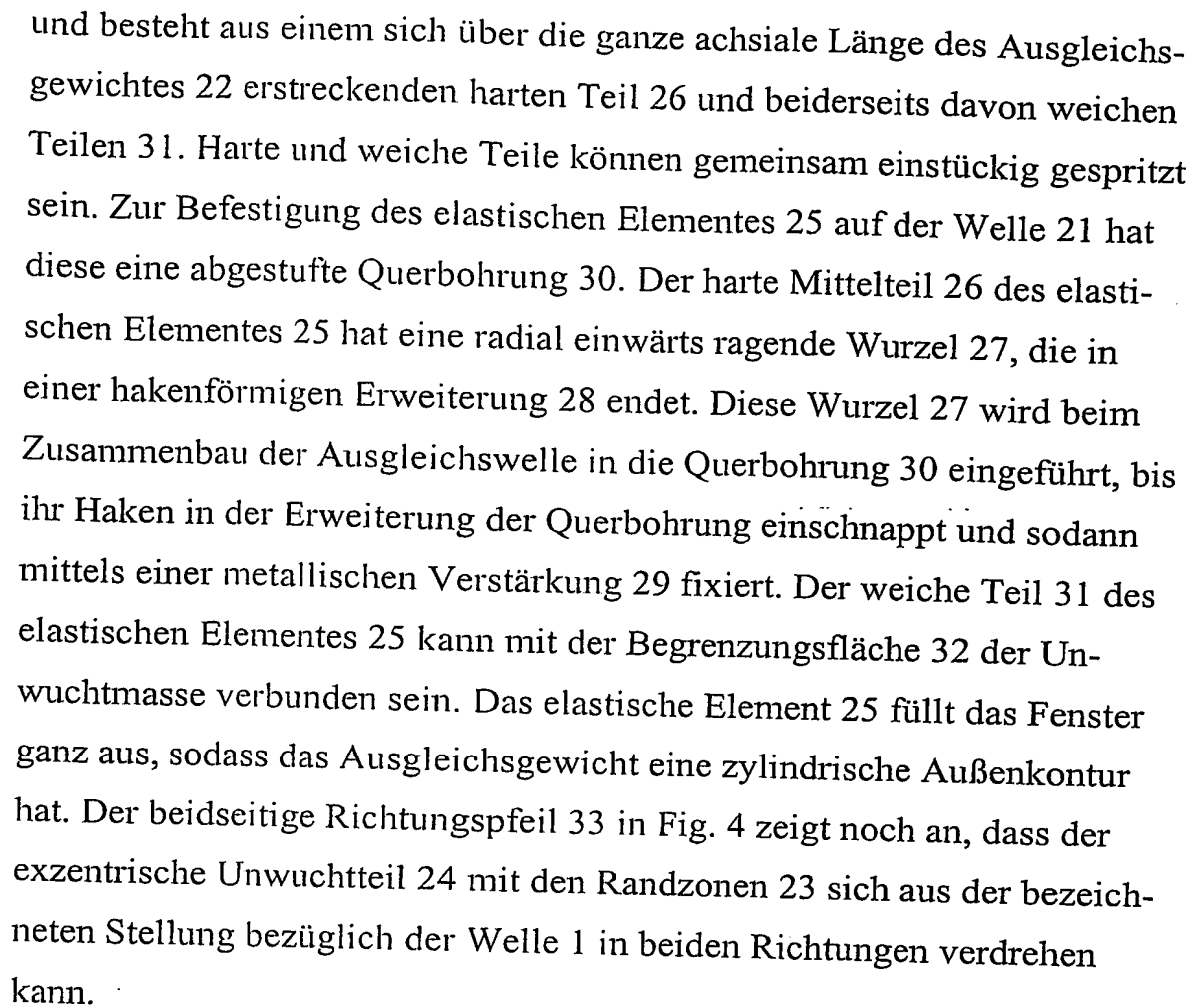
- Fig. 1: eine erste Ausführungsform in axonometrischer Ansicht,
- Fig. 2: eine zweite Ausführungsform in axonometrischer Ansicht,
- Fig. 3: eine dritte Ausführungsform in axonometrischer Ansicht,
- Fig. 4: einen Schnitt nach AA in Fig. 3.

In **Fig. 1** ist eine Welle mit 1 und ein Ausgleichsgewicht mit 2 bezeichnet. Beide gemeinsam bilden eine Ausgleichswelle, welche auch mehr als ein Ausgleichsgewicht 2 haben kann. Das Ausgleichsgewicht 2 ist hier von der aus der WO 01/29447 bekannten Bauart mit zwei Randzonen 3, die

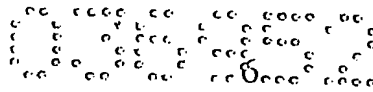
die Welle 1 hosenträgerartig umgeben und einer exzentrischen Unwuchtmasse 4. So entsteht auf der der Unwuchtmasse 4 abgewandten Seite der Welle 1 ein Fenster 6. Das Ausgleichsgewicht könnte aber auch von beliebiger anderer Form sein, etwa ein geschlossener exzentrischer Körper. Wesentlich ist, dass das Ausgleichsgewicht 2 unter Zwischenschaltung einer elastischen Buchse 5 auf der Welle 1 befestigt ist. Die elastische Buchse 5 hat hier die Form eines Zylindermantels, der in dem Fenster 6 ausgeschnitten ist. Sie besteht aus einem vor allem in Umfangsrichtung elastischen Material, vorzugsweise einem gummiartigen Kunststoff. Die Verbindung zwischen der elastischen Buchse 5 und den an ihr anliegenden Flächenteilen von Welle 1 und Ausgleichsgewicht 2 kann in der üblichen Weise durch kleben oder vulkanisieren erfolgen.

In **Fig. 2** sind analoge Teile mit einem um zehn erhöhten Bezugszeichen versehen. Das Ausgleichsgewicht 12 mit seinen Randzonen 13 und seiner exzentrischen Unwuchtmasse 14 hat hier wieder ein Fenster 16, das von den Innenflächen der Randzonen 13 und den Begrenzungsflächen der exzentrischen Unwuchtmasse 14 gebildet ist. In diesem Fenster erkennt man einen passfederförmigen Anschlag 15, der Teil der Welle 11 oder fest mit ihr verbunden ist. Zwischen diesem und der Begrenzungsfläche 17 ist eine nur schematisch dargestellte Feder-Dämpfer-Einheit 18 angeordnet, welche der Relativdrehung zwischen dem Ausgleichsgewicht 12 und der Welle 11 in einer Richtung entgegenwirkt, eine weitere solche Feder-Dämpfer-Einheit, die in der anderen Drehrichtung wirkt, ist auch vorhanden, aber nicht sichtbar.

In **Fig. 3** und **Fig. 4**, die Bezugszeichen sind um zwanzig erhöht, ist das in **Fig. 2** mit 16 bezeichnete Fenster mit einem elastischen Element 25 ausgefüllt. Dieses ist aus einem leichten Stoff, vorzugsweise einem Kunststoff

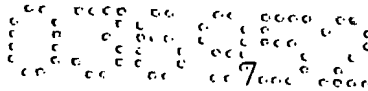


Der dämpfende elastische Teil, egal ob eine Federdämpfereinheit 18 oder ein elastisches Element 25, ist so aufgebaut, dass er ein Verdrehen der Unwuchtmasse um bis zu zehn Winkelgrade in beiden Richtungen gegenüber seiner gezeichneten Position zulässt. Ist dieser Maximalausschlag erreicht, so tritt bei dem elastischen Element 25 der harte Teil 26 in Wirkung und verhindert eine weitere Verdrehung. Derartig starke Verdrehungen finden aber nur während abrupter Drehzahländerungen statt, wogegen die sehr schnellen kleinen Drehzahländerungen durch die Drehungleichförmigkeit des Motors vollkommen aufgefangen werden, das Ausgleichsgewicht dreht sich mit ganz konstanter Drehzahl.



Bemerkenswert ist, dass auch eine Verdrehung des Ausgleichsgewichtes um den vollen Ausschlag von zehn Winkelgraden nur eine kurzzeitige Reduktion der Ausgleichswirkung um nicht mehr als  $1\frac{1}{2}\%$  bedeutet.

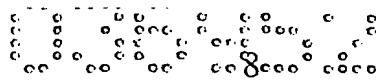
Insgesamt können dank der erfindungsgemäßen Anordnung die Toleranzen sowohl der Verzahnung der Antriebszahnräder als auch anderer Teile vergrößert werden und ist die Belastung der die Ausgleichswelle antreibenden Zahn- oder Kettenräder wesentlich reduziert. Trotzdem wird eine merkliche Erhöhung der Laufruhe erreicht.



## A n s p r ü c h e

1. Ausgleichswelle für Hubkolbenmaschinen mit mindestens einem Ausgleichsgewicht mit exzentrischem Schwerpunkt, dadurch **gekennzeichnet**, dass das Ausgleichsgewicht (2; 12; 22) drehelastisch mit der Ausgleichswelle (1; 11; 21) verbunden ist.
2. Ausgleichswelle nach Anspruch 1, dadurch **gekennzeichnet**, dass zwischen dem Ausgleichsgewicht (2; 12; 22) und der Ausgleichswelle (1; 11; 21) eine elastische Büchse (5) vorgesehen ist.
3. Ausgleichswelle nach Anspruch 1, dadurch **gekennzeichnet**, dass das Ausgleichsgewicht (2; 12; 22) die Ausgleichswelle (1; 11; 21) mit ihren Randzonen (3; 13; 23) umgibt und in Längsrichtung dazwischen ein Fenster (6; 16) gebildet ist, in dem ein elastisches Element (18; 25) vorgesehen ist, das sich in Umfangsrichtung auf der Ausgleichswelle (11; 21) abstützt.
4. Ausgleichswelle nach Anspruch 3, dadurch **gekennzeichnet**, dass das elastische Element eine Feder-Dämpfereinheit (18) ist.
5. Ausgleichswelle nach Anspruch 3, dadurch **gekennzeichnet**, dass das elastische Element (25) aus Kunststoff besteht.

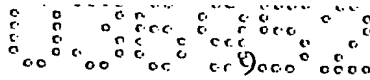




6. Ausgleichswelle nach Anspruch 5, dadurch **gekennzeichnet**, dass das elastische Element (25) aus Kunststoff von in Umfangsrichtung abgestufter Elastizität besteht, wobei der harte Mittelteil (26) eine in Umfangsrichtung feste Verbindung (15) mit der Ausgleichswelle (11) aufweist und der weiche Teil (31) am Ausgleichsgewicht (22) anliegt.

7. Ausgleichswelle nach Anspruch 6, dadurch **gekennzeichnet**, dass der Kunststoffteil durch Spritzen hergestellt ist, wobei die Verbindung mit der Ausgleichswelle (21) aus einer in eine Querboreung (30) der Welle (21) ragenden mitgespritzten Wurzel (27) besteht.

8. Ausgleichswelle nach Anspruch 7, dadurch **gekennzeichnet**, dass die Wurzel (27) eine metallische Verstärkung (29) enthält.



## Z u s a m m e n f a s s u n g

Bei einer Ausgleichswelle für Hubkolbenmaschinen mit mindestens einem Ausgleichsgewicht soll eine wirksame Geräuschreduktion erzielt werden. Dazu ist das Ausgleichsgewicht (22) drehelastisch mit der Ausgleichswelle (21) verbunden. Dem dient ein elastisches Element, vorzugsweise eines (25) aus Kunststoff von in Umfangsrichtung abgestufter Elastizität, wobei der harte Mittelteil (26) eine in Umfangsrichtung feste Verbindung (15) mit der Ausgleichswelle (11) aufweist und der weiche Teil (31) am Ausgleichsgewicht (22) anliegt.

Abbildung: Fig. 4

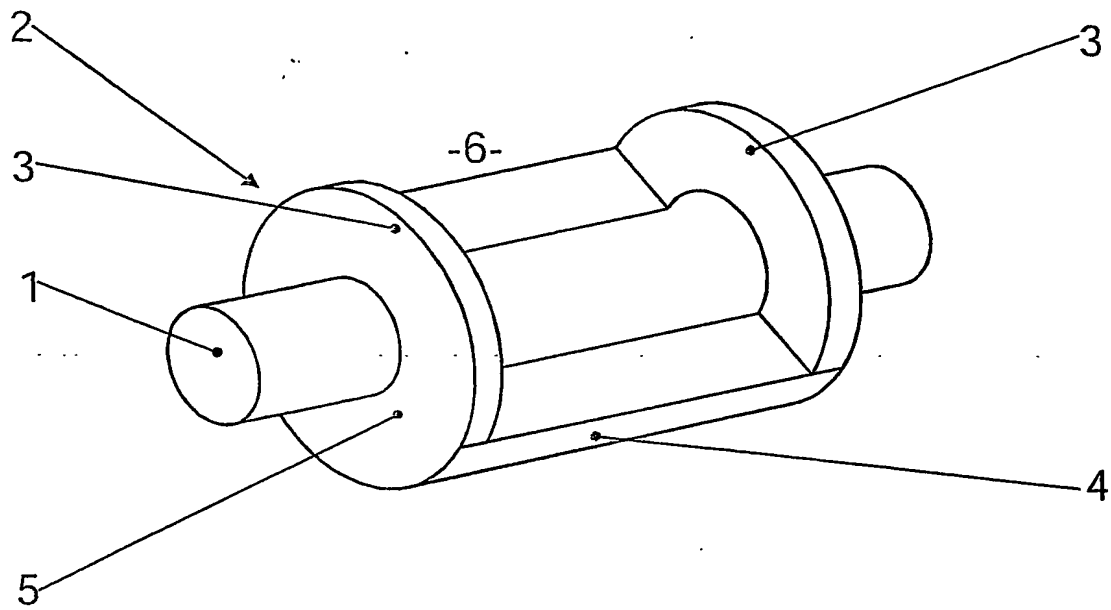


Fig. 1

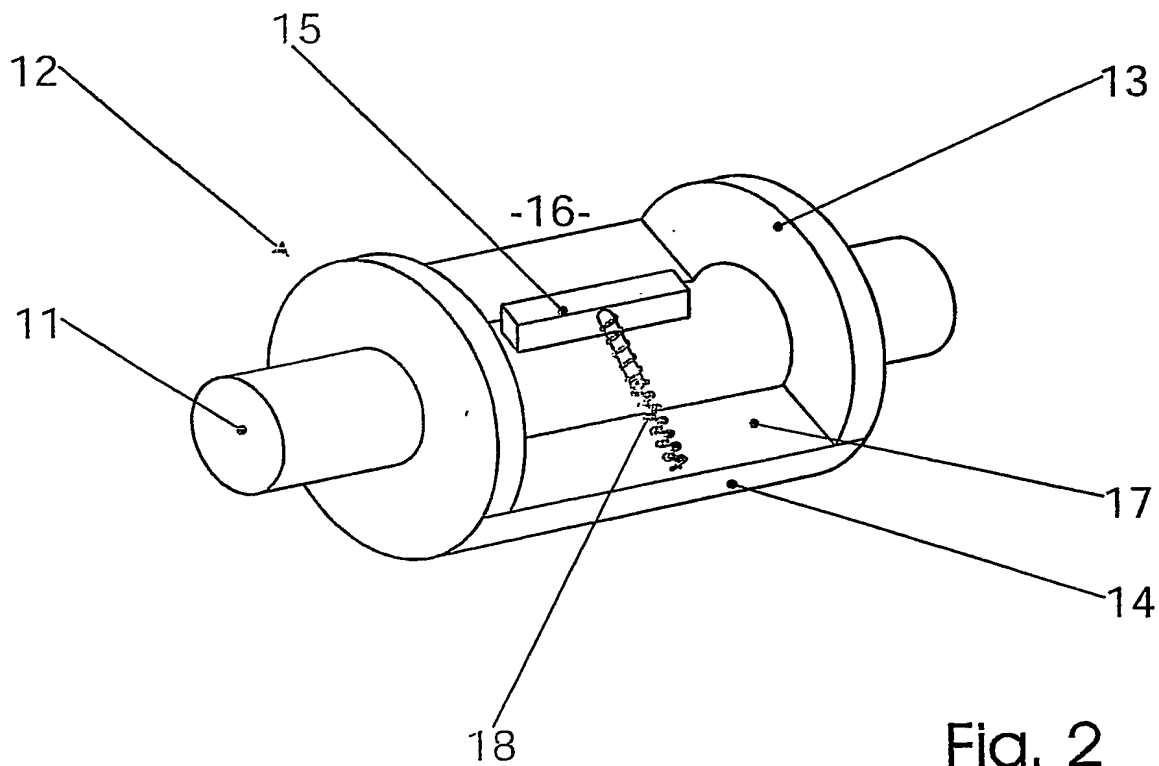


Fig. 2

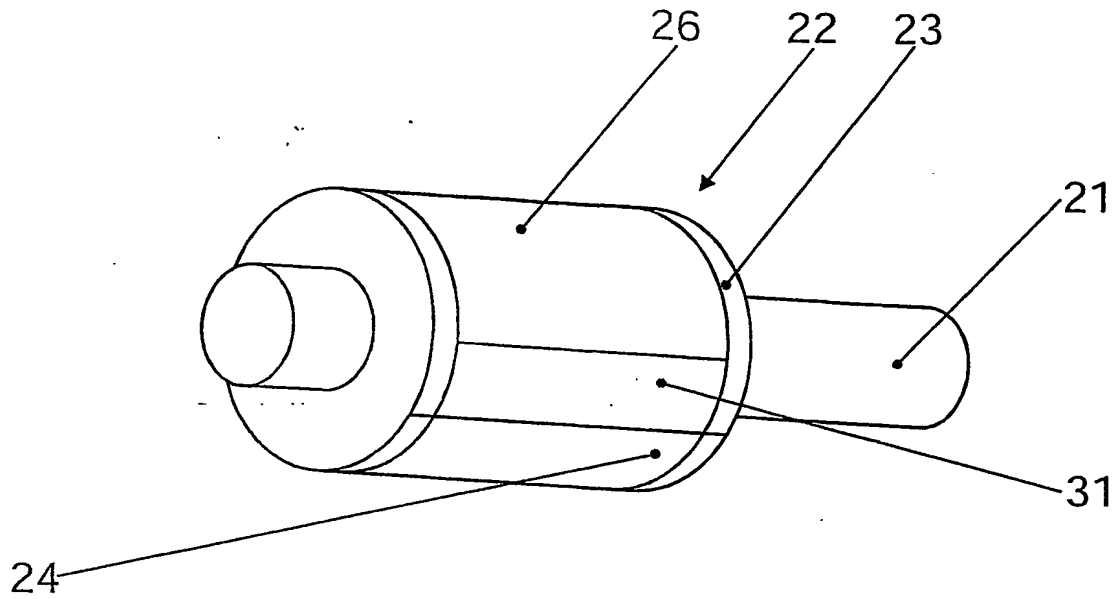


Fig. 3

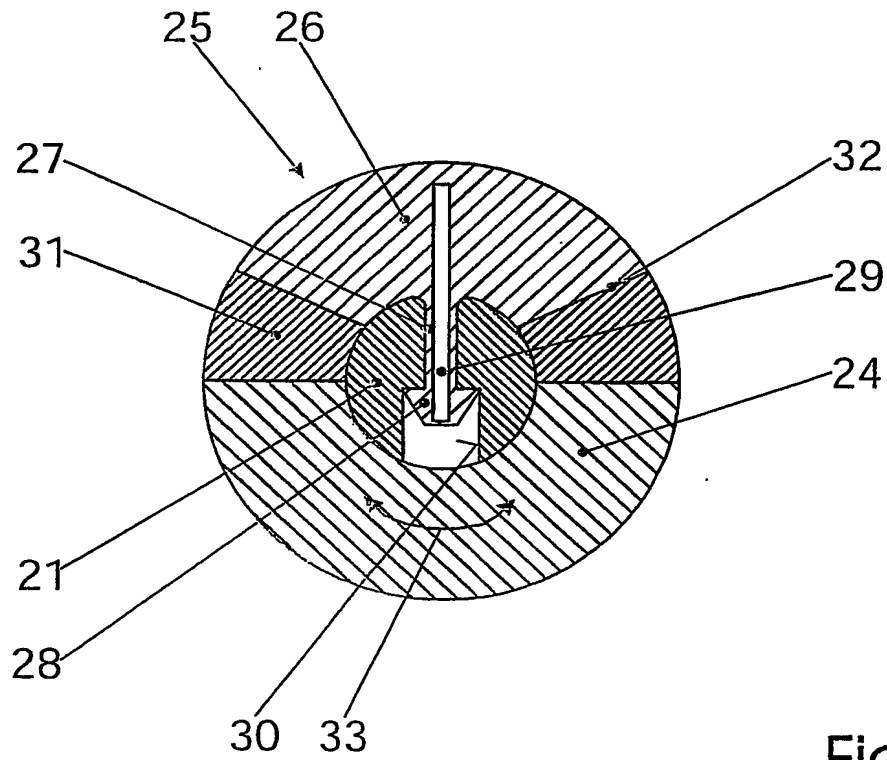
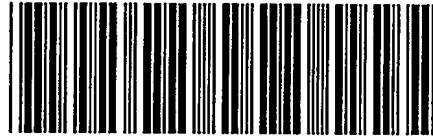


Fig. 4

PCT Application

**AT0300340**



**This Page is Inserted by IFW Indexing and Scanning  
Operations and is not part of the Official Record**

**BEST AVAILABLE IMAGES**

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

- ☐ BLACK BORDERS
- ☐ IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- ☐ FADED TEXT OR DRAWING
- ☐ BLURRED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING
- ☐ SKEWED/SLANTED IMAGES
- ☐ COLOR OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS
- ☐ GRAY SCALE DOCUMENTS
- ☒ LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT
- ☒ REFERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY
- ☐ OTHER: \_\_\_\_\_

**IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.**

**As rescanning these documents will not correct the image problems checked, please do not report these problems to the IFW Image Problem Mailbox.**